

# دور التأمين في صناعة الدولة العصرية



د . نادر رياض

وجود جهاز إطفاء في كل مركبة شرطا لترخيصها، حيث أثبتت سجلات شركات التأمين انخفاض قيمة تعويضات الخسائر إلى ١٠٪ عما كانت عليه قبل تطبيق القانون، هذا بجانب الأثر المهم من تخفيف العبء على إدارات الإطفاء والدفاع المدني المحلية والمركزية نتيجة لانخفاض البلاغات عن حالات حرائق السيارات بالطريق والجراجات، وأيضا الأنفاق نتيجة لذلك.

ونحن الآن في مصر مهينون أكثر من أى وقت مضى لتزويد اتحاد شركات التأمين بصورة فورية بالبيانات الإلكترونية الخاصة بالمخالفات المرورية فور حدوثها المرتبطة بقائدى السيارات، والأحكام التى تصدر ضدهم، وهو ما يسهم فى تخفيف العبء على إدارة المرور، لاسيما بعد أن دخل نظام الحكومة الإلكترونية فى أولى أولويات الحكومة.

لا يقل أهمية عن دور اتحاد شركات التأمين الذى يرتبط بالفحص الفنى وإعطاء شهادة صالح للتأمين عليه لفترة ما، وذلك فى مجال فحص واختيار أنظمة الإنذار والإطفاء الآلى، حيث إنه أقدر على إمكان الفحص الفنى بالإضافة إلى امتلاكه سجلات ترتبط بالتصريح لمزاولة المهنة للشركات القائمة بأعمال التركيب، وأيضا التوريد لمعدات الإنذار والإطفاء الآلى، وعليه تقع مهمة الإضافة كل عام، لاسيما الموردين المعتمدين، وحذف المخالف منهم تبعا للأحوال، وفى إصداره للقوائم السنوية من واقع هذه السجلات للموردين المسجلين فيه توجيه للعملاء المتعاملين بالشراء لهذه الأنظمة بالتوجه للموردين المعتمدين دون غيرهم، وهو أمر مطبق فى جميع الدول الأوروبية وغير الأوروبية بلا استثناء. وهناك مثال آخر على جانب كبير من الأهمية، وهو الترخيص بتشغيل المصاعد والأوناش، وهو أمر يكتنفه الكثير من المأسى التى نسمع عنها الوقت تلو الآخر، حيث كان الاختصاص بإصدار مثل هذا الترخيص لتشغيل المصاعد من اختصاص وزارة الأشغال العمومية يوم أن كانت فى مصر وزارة بهذا المسمى وضاع فيما بعد هذا الاختصاص ليدخل فى نطاق مهام المحليات ممثلة فى الأحياء، وهى مسئولية يهرب منها مهندسو الأحياء لغياب إمكانات الفحص والاختبار الفنى، وفحص وسائل الأمان المرتبطة بكل مصعد، وهو ما مهد لانتشار ظاهرة المصاعد التى لا تحمل ما يدل على صانعها، ولا سنة الصنع، ولا جهة الصيانة المسئولة عنها.

أما فى الدول التى تهتم بأمن المواطن وانضباط الشارع الصناعى وشارع الخدمات الملتزمة والملتزمة المصاحبة للنمو الصناعى والفنى، فإنها أناطت هذه المهمة لاتحاد شركات التأمين الذى قام بدوره وأنشأ سجلات لصناع المصاعد المعتمدين، وأصناف المكونات الخاصة بالتشغيل والأمان المعتمدة لديه بحيث تحدث هذه السجلات سنويا بإضافة من يستجد إليها، وشطب المخالف للاشتراطات. الأمر نفسه ينسحب على التصريح بتشغيل المراجى والقلاليات البخارية، والسفن البحرية والبواخر النهرية وكل أنواع العائمات، فلا يتم التصريح بتشغيلها أو دخولها فى نطاق الاستعمال إلا بعد إتمام إجراءات الفحص الفنى والموافقة على إصدار بوليصة تأمين عليها بمعرفة اتحاد شركات التأمين. إن هذا الأمر وغيره من الأمور من الواجبات الضرورية لانضباط الممارسات الفنية التى توصل فى مجتمعنا بالانفلات التام على حساب المواطن، وهذه الحلول لا تكلف خزانة الدولة شيئا وتغضى أعباءها محققة فائضا لاتحاد شركات التأمين ينفق منه على التوسع فى نشر خدماته فى أرجاء الدولة محققا فائضا محمودا ومحققا فى الوقت نفسه جانبا من سيادة الدولة فى تحقيق انضباط الشارع الصناعى والمرورى، والأمن والأمان.

**كفر الحديث فى الدول العصرية، وأيضا فى الدول التى تسعى للتحديث، عما يسمى المجتمع المدنى ومؤسسات المجتمع المدنى، وهى إحدى الأدوات والركائز الأساسية لصناعة الدولة العصرية إذا ما توافرت لهذه المؤسسات القدرة على ممارسة دورها، وتطوير هذا الدور ليتمشى جنباً إلى جانب مع احتياجات الدولة العصرية، وكذا التنظيمات العالمية.**

ويقع فى مقدمة مؤسسات المجتمع المدنى التى تحتاجها الدولة العصرية اتحاد شركات التأمين، الذى يمكن، بل ويتحتم أن يقوم بدور فعال لتطوير القطاع التأمينى بالكامل باعتباره ممثلاً للمصلحة العامة.

مثال ذلك عملية التأمين على السيارات التى تبدأ بتأمين هزيل يسمى «التأمين الإجبارى» قد يصاحبه بالتوازي مع ما يسمى «الفحص الفنى للسيارة» بواسطة مهندس مرور فى غيبة معامل اختبار فنية تقرر بدقة فنية حالة السيارة من حيث الفرامل، وانتظام تأثيرها على العجلات الأربع، وكفاءة التأثير الفرملى، وحالة الإطارات نفسها ونوعياتها، ناهيك عن ائزان عجلة القيادة، ومقدار البوش، ونسبة العوادم الضارة المنبعثة من السيارة، وحالة كهرباء السيارة بدءاً من البطارية، وانتهاء بالإشارات ومدى الأمان فى عدم حدوث أعطال ناجمة عن عيوب فى النظام الكهربائى. وفى الدول الأخذة بنظام الدولة العصرية فإن هذه المعامل تنشأ وتدار بصورة هادفة للربحية المتوازنة عن طريق اتحاد شركات التأمين حيث ينتهى الفحص الفنى الذى يتم بأجر بإصدار شهادة تسمى صلاحية السيارة للتسيير لمدة سنتين، وصلاحية التأمين عليها، وبموجب هذه الشهادة يمكن لصاحب السيارة أن يستصدر بوليصة التأمين من أى من شركات التأمين العاملة فى الساحة، وبذا يمكن للمرور إصدار ترخيص السيارة مغطيا هذه الفترة بالكامل أو جزءا منها. أما عن موقف السائق نفسه فهذا أمر آخر، إذ إن أمر صلاحية السيارة لا ينفصل عن موضوع صلاحية السائق نفسه، إذ يجب على السائق أن يستصدر بوليصة تأمين خاصة به بأن يحصل من اتحاد شركات التأمين التى تراجع موقفه من المخالفات التى ارتكبها خلال العام السابق ليحصل على شهادة لصلاحية التأمين عليه لمدة سنة من فئة (أ) أو (ب) أو (ج)، وذلك حسب المخالفات التى ارتكبها وعددها من كسر إشارة المرور، والوقوف الخاطى، والحوادث البسيطة أو الجسيمة، حيث ستحدد بموجب موقف الشهادة (أ) أو (ب) أو (ج) قيمة التأمين ارتفاعاً أو انخفاضاً فى القيمة التى عليه أن يسدها لشركة التأمين التى يختارها ليحصل على البوليصة والتى يصدر بمقتضاها المرور رخصة القيادة الخاصة به.

هذا الأمر فى حد ذاته والمطبق بنجاح مستقر وممتد فى دول تقع فى أقاصى الأرض مثل أستراليا، كما هو مطبق فى قلب العالم فى وسط أوروبا، ليعطى كل ذى حق حقه دون حاجة لتدخل سلطة أعلى مثل إدارة المرور إلا فى الحالات التى تحتاج منها تدخلا مثل سحب الرخصة الفورية لوجود ما يبرر ذلك. ولا يفوتنا فى هذا الشأن الأثر الإيجابى لما أتى به قانون المرور المصرى من اشتراط

# دور التأمين في صناعة الدولة العصرية



■ بقلم :  
د . نادر رياض

**كشور** الحديث في الدول العصرية، وأيضا في الدول التي تسعى للتحديث، عما يسمى المجتمع المدني ومؤسسات المجتمع المدني، وهي إحدى الأدوات والركائز الأساسية لصناعة الدولة العصرية إذا ما توافرت لهذه المؤسسات القدرة على ممارسة دورها، وتطوير هذا الدور ليتماشى جنبا إلى جنب مع احتياجات الدولة العصرية، وكذا التنظيمات العالمية.

ويقع في مقدمة مؤسسات المجتمع المدني التي تحتاجها الدولة العصرية اتحاد شركات التأمين، الذي يمكن، بل ويتحتم أن يقوم بدور فعال لتطوير القطاع التأميني بالكامل باعتباره ممثلا للمصلحة العامة.

مثال ذلك عملية التأمين على السيارات التي تبدأ بتأمين هزيل يسمى «التأمين الإجباري» قد يصاحبه بالتوازي مع ما يسمى «الفحص الفني للسيارة» بواسطة مهندس مرور في غيبة معامل اختبار فنية تقرر بدقة فنية حالة السيارة من حيث الفرامل، وانتظام تأثيرها على العجلات الأربع، وكفاءة التأثير الفرمل، وحالة الإطارات نفسها ونوعياتها، ناهيك عن اتزان عجلة القيادة، ومقدار البوش، ونسبة العوادم الضارة المنبعثة من السيارة، وحالة كهربية السيارة بدءا من البطارية، وانتهاء بالإشارات ومدى الأمان في عدم حدوث أعطال ناجمة عن عيوب في النظام الكهربائي. وفي الدول الأخذ بنظام الدولة

العصرية فإن هذه المعامل تنشأ وتدار بصورة هادفة للربحية المتوازنة عن طريق اتحاد شركات التأمين حيث ينتهي الفحص الفني الذي يتم بأجر بإصدار شهادة تسمى صلاحية السيارة للتسيير لمدة سنتين، وصلاحية التأمين عليها، وبموجب هذه الشهادة يمكن لصاحب السيارة أن يستصدر بوليصة التأمين من أي من شركات التأمين العاملة في الساحة، وبذا يمكن للمرور إصدار ترخيص السيارة مغطيا هذه الفترة بالكامل أو جزءا منها. أما عن موقف السائق نفسه فهذا أمر آخر، إذ إن أمر صلاحية السيارة لا ينفصل عن موضوع صلاحية السائق نفسه، إذ يجب على السائق أن يستصدر بوليصة تأمين خاصة به بأن يحصل من اتحاد شركات التأمين التي تراجع موقفه من المخالفات التي ارتكبها خلال العام السابق ليحصل على شهادة لصلاحية التأمين عليه لمدة سنة من فئة (أ) أو (ب) أو (ج)، وذلك حسب المخالفات التي ارتكبها وعددها من كسر إشارة المرور، والوقوف الخاطيء، والحوادث البسيطة أو الجسيمة، حيث ستحدد بموجب موقف الشهادة (أ) أو (ب) أو (ج) قيمة التأمين ارتفاعا أو انخفاضاً في القيمة التي عليه أن يسدها لشركة التأمين التي يختارها ليحصل على البوليصة والتي يصدر بمقتضاها المرور رخصة القيادة الخاصة به. هذا الأمر في حد ذاته والمطبق بنجاح مستقر

وممتد في دول تقع في أقاصى الأرض مثل أستراليا، كما هو مطبق في قلب العالم في وسط أوروبا، ليعطى كل ذي حق حقه دون حاجة لتدخل سلطة أعلى مثل إدارة المرور إلا في الحالات التي تحتاج منها تدخلا مثل سحب الرخصة الفوري لوجود ما يبرر ذلك. ولا يفوتنا في هذا الشأن الأثر الإيجابي لما أتى به قانون المرور المصري من اشتراط وجود جهاز إطفاء في كل مركبة شرطا لترخيصها، حيث أثبتت سجلات شركات التأمين انخفاض قيمة تعويضات الخسائر إلى ١٠٪ عما كانت عليه قبل تطبيق القانون، هذا بجانب الأثر المهم من تخفيف العبء على إدارات الإطفاء والدفاع المدني المحلية والمركزية نتيجة لانخفاض البلاغات عن حالات حرائق السيارات بالطريق والجراجات، وأيضا الأنفاق نتيجة لذلك.

ونحن الآن في مصر مهينون أكثر من أي وقت مضى لتزويد اتحاد شركات التأمين بصورة فورية بالبيانات الإلكترونية الخاصة بالمخالفات المرورية فور حدوثها المرتبطة بقائدى السيارات، والأحكام التي تصدر ضدهم، وهو ما يسهم في تخفيف العبء على إدارة المرور، لاسيما بعد أن دخل نظام الحكومة الإلكترونية في أولى أولويات الحكومة.

لا يقل أهمية عن دور اتحاد شركات التأمين الذي يرتبط بالفحص الفني وإعطاء شهادة صالح

للتأمين عليه لفترة ما، وذلك في مجال فحص واختيار أنظمة الإنذار والإطفاء الآلى، حيث إنه أقدر على إمكان الفحص الفني بالإضافة إلى امتلاكه سجلات ترتبط بالتصريح لمزاولة المهنة للشركات القائمة بأعمال التركيب، وأيضا التوريد لمعدات الإنذار والإطفاء الآلى، وعليه تقع مهمة الإضافة كل عام، لاسيما الموردين المعتمدين، وحذف المخالف منهم تبعا للأحوال، وفي إصداره للقوائم السنوية من واقع هذه السجلات للموردين المسجلين فيه توجيه للعملاء المتعاملين بالشراء لهذه الأنظمة بالتوجه للموردين المعتمدين دون غيرهم، وهو أمر مطبق في جميع الدول الأوروبية وغير الأوروبية بلا استثناء. وهناك مثال آخر على جانب كبير من الأهمية، وهو الترخيص بتشغيل المصاعد والأوناش، وهو أمر يكتنفه الكثير من المآسى التي نسمع عنها الوقت تلو الآخر، حيث كان الاختصاص بإصدار مثل هذا الترخيص لتشغيل المصاعد من اختصاص وزارة الأشغال العمومية يوم أن كانت في مصر وزارة بهذا المسمى وضاع فيما بعد هذا الاختصاص ليدخل في نطاق مهام المحليات ممثلة في الأحياء، وهي مسئولية يهرب منها مهندسو الأحياء لغياب إمكانات الفحص والاختبار الفني، وفحص وسائل الأمان المرتبطة بكل مصعد، وهو ما مهد لانتشار ظاهرة المصاعد التي لا تحمل ما يدل على صانعها، ولا سنة الصنع، ولا جهة الصيانة

المسئولة عنها. أما في الدول التي تهتم بأمن المواطن وانضباط الشارع الصناعى وشارع الخدمات الملتزمة والمزمنة المصاحبة للنمو الصناعى والفنى، فإنها أناطت هذه المهمة لاتحاد شركات التأمين الذي قام بدوره وأنشأ سجلات لصناع المصاعد المعتمدين، وأصناف المكونات الخاصة بالتشغيل والأمان المعتمدة لديه بحيث تحدث هذه السجلات سنويا بإضافة من يستجد إليها، وشطب المخالف للاشتراطات. الأمر نفسه ينسحب على التصريح بتشغيل المراجل والقلابات البخارية، والسفن البحرية والبواخر النهرية وكل أنواع العائمات، فلا يتم التصريح بتشغيلها أو دخولها في نطاق الاستعمال إلا بعد إتمام إجراءات الفحص الفني والموافقة على إصدار بوليصة تأمين عليها بمعرفة اتحاد شركات التأمين. إن هذا الأمر وغيره من الأمور من الواجبات الضرورية لانضباط الممارسات الفنية التي توصل في مجتمعنا بالانفلات التام على حساب المواطن، وهذه الحلول لا تكلف خزانة الدولة شيئا وتغنى أعباءها محققة فائضا لاتحاد شركات التأمين ينفق منه على التوسع في نشر خدماته في أرجاء الدولة محققا فائضا محمودا ومحققا في الوقت نفسه جانبا من سيادة الدولة في تحقيق انضباط الشارع الصناعى والمرورى، والأمن والأمان.

# دور التأمين في صناعة الدولة العصرية

كثير الحديث في الدول العصرية وأيضاً في الدول التي تسعى للتحديث عما يسمى بالمجتمع المدني ومؤسسات المجتمع المدني وهي إحدى الأدوات والركائز الأساسية لصناعة الدولة العصرية إذا ما توفر لهذه المؤسسات القدرة على ممارسة دورها وتطوير هذا الدور ليتمشى جنباً إلى جنب مع احتياجات الدولة العصرية وكذا التنظيمات العالمية.

ويقع في مقدمة مؤسسات المجتمع المدني التي تحتاجها الدولة العصرية اتحاد شركات التأمين الذي يمكن بل ويتحتم ان يقوم بدور فعال لتطوير القطاع التأميني بالكامل باعتباره ممثلاً للمصلحة العامة ويمتلك موقف الحيدة في الصراعات التجارية التي قد تدور رحاها بين شركات التأمين وبعضها، فهو في هذه الحالة ممثلاً لمصلحة المجتمع وممثلاً لمصلحة المؤمن عليه وايضا شركة التأمين ايا كان موقعها.

مثال ذلك عملية التأمين على السيارات والتي تبدأ بتأمين هزيل يسمى بالتأمين الاجباري قد يصاحبه بالتوازي ما يسمى بالفحص الفني للسيارة بواسطة مهندس مرور في غيبة معامل اختبار فنية تقرر بدقة فنية حالة السيارة من حيث الفرامل وانتظام تأثيرها على العجلات الاربع وكفاءة التأثير الفرملية وحالة الاطارات ذاتها ونوعياتها.

ناهيك عن اتران عجلة القيادة ومقدار البوش، ونسبة العوادم الضارة المنبعثة من السيارة وحالة كهرياء السيارة بدءاً من البطارية وانتهاءً بالاشارات ومدى الامان في عدم حدوث اعطال ناجمة عن عيوب في النظام الكهربائي.

وفي الدول الاخذة بنظام الدولة العصرية فان هذه المعامل تنشأ وتدار بصورة هادفة للربحية المتوازنة عن طريق اتحاد شركات التأمين حيث ينتهي الفحص الفني الذي يتم باجر، باصدار شهادة تسمى صلاحية السيارة للتسيير لمدة سنتين وصلاحية التأمين عليها ويموجب هذه الشهادة يمكن لصاحب السيارة ان يستصدر بوليصة التأمين من أي من شركات التأمين العاملة في الساحة، وبذا يمكن للمرور اصدار ترخيص السيارة مغطياً هذه الفترة بالكامل أو جزء منها.

أما عن موقف السائق نفسه فهذا امر آخر، اذ ان امر صلاحية السيارة لا ينفصل عن موضوع صلاحية السائق نفسه اذ يجب على السائق ان يستصدر



بقلم:

د.م. نادر  
رياض

بوليصة تأمين خاصة به بان يحصل من اتحاد شركات التأمين التي تراجع موقفه من المخالفات التي ارتكبها خلال العام السابق ليحصل على شهادة لصلاحية التأمين عليه لمدة سنة من فئة «أ» أو «ب» أو «ج» وذلك حسب المخالفات التي ارتكبها وعددها من كسر اشارة المرور والوقوف الخاطئ، والحوادث البسيطة أو الجسيمة حيث سيتحدد بموجب موقف الشهادة «أ» أو «ب» أو «ج» قيمة التأمين ارتفاعاً أو انخفاضاً في القيمة التي عليه ان يسدها لشركة التأمين التي يختارها ليحصل على

البوليصة والتي يصدر بمقتضاها المرور رخصة القيادة الخاصة به.

وقائد السيارة المبتدىء سيبدأ بالفئة «ج» الاعلى سعراً لتتخفف القيمة بعد ذلك حسب رصيده من الالتزام المروري أو عكس هذا من المخالفات المرورية وقد يرفض اتحاد شركات التأمين في بعض الحالات منح الشهادة لبعض السائقين لفترة قد تطول أو تقصر لعدم استيفائهم عناصر امان القيادة أو لارتكابهم حوادث جسيمة.

هذا الامر في حد ذاته والمطبق بنجاح مستقر وممتد في دول تقع في اقاصى الأرض مثل استراليا كما هو مطبق في قلب العالم في وسط أوروبا، ليعطى كل ذي حق حقه دون حاجة لتدخل سلطة أعلى مثل إدارة المرور إلا في الحالات التي تحتاج منها تدخلاً مثل سحب الرخصة الفوري لوجود ما يبرر ذلك.

ونحن الآن في مصر مهياون أكثر من أي وقت مضى لتزويد اتحاد شركات التأمين بصورة فورية بالبيانات الالكترونية الخاصة بالمخالفات المرورية فور حدوثها المرتبطة بقائدي السيارات والاحكام التي تصدر ضدهم - وهو ما يسهم في تخفيف العبء عن إدارة المرور - لاسيما بعد ان دخل نظام الحكومة الالكترونية في أولى اولويات حكومة الدكتور أحمد نظيف.